



REVUE DE PRESSE*

DU VENDREDI 5 JUILLET 2024

* Tous les articles sont issus du journal Le Progrès sauf lorsque le nom d'un journal ou d'une revue est indiqué expressément

Samedi 29 juin 2024

Actu Lyon et région | 17

Lyon

Faut-il brider trottinettes et vélos électriques à 15 km/h ?

C'est ce que suggèrent les auteurs d'une étude lyonnaise (Université Gustave Eiffel, Université de Lyon) qui montre une nouvelle fois la montée des accidents liés aux trottinettes électriques. Une précédente étude, prépubliée en mars dernier, insistait de son côté sur la dangerosité des vélos à assistance électrique en ville par rapport aux vélos non électriques.

Basée sur le registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, une nouvelle étude lyonnaise - menée par des chercheurs de l'Université Gustave Eiffel et de l'Université Lyon 1 - met en évidence l'explosion du nombre d'accidents en engin de déplacement personnel (EDP). Publiée par Santé publique France, cette étude relève que le nombre de victimes d'accidents corporels en EDP a été multiplié par 5 entre 2018 et 2019 et que le nombre de victimes d'EDPm (motorisés) - essentiellement des trottinettes électriques - a été multiplié par 10.

Pour les auteurs, l'accumulation des données devrait « questionner le choix des villes » acceptant les systèmes de location libre-service de trottinettes électriques car ils entraînent donc une hausse du nombre de blessés et de tués et « accentuent la demande sur des services d'urgences déjà surchargés ».

15 km/h, vitesse moyenne « pour aller au travail »

L'étude préconise des mesures pour limiter les accidents : équiper les EDPm de feux arrière plus visibles, de clignotants, de meilleurs freins mais aussi « brider les trottinettes et vélos électriques à 15 km/h ». Cette idée est reprise d'une étude statistique publiée en mars 2024. Ses auteurs, Jérôme Dedecker (Université Paris Descartes) et Emmanuel Rio (laboratoire de mathématiques de Versailles) évaluent le VAE (vélo à assistance électrique) au minimum 2 fois et au maximum 5 fois plus dangereux qu'une « bicyclette ». Ils retiennent



En ville, trottinettes et vélos électriques représentent pour leurs utilisateurs un danger bien plus important que leurs homologues mécaniques. Photo d'illustration Richard Mouillaud

la vitesse de 15 km/h car c'est la vitesse moyenne à vélo non électrique « pour aller au travail en ville » et « limiter l'assistance à 15 km/h est suffisant pour monter des côtes ». Selon eux, cette limitation permettrait de réduire le nombre de blessés graves de 80 %.

Des incitations financières

Rappelant que les opérateurs de trottinettes en libre-service avaient déjà instauré le contrôle d'identité pour interdire leur accès aux mineurs, les chercheurs lyonnais les invitent à aller plus loin avec une incitation financière au port du casque, le bridage à 15 km/h pour les débutants, le décompte du temps de facturation à l'arrêt pour feu ou intersection, le ralentissement de la trottinette en cas d'utilisation à deux ou un test de réactivité pour empêcher ou au moins limiter la conduite en état d'ébriété.

● S. Montaron

Lyon

La Ville s'engage sur 20 ans pour soutenir 26 murs peints remarquables

Le conseil municipal du jeudi 27 juin a validé à l'unanimité un nouveau dispositif de soutien renforcé de 26 murs peints remarquables, pour un montant de 255 000 €. Après validation des propriétaires, elle prendra en charge 80 % des frais d'entretien et rénovation de l'œuvre peinte, depuis l'effacement des tags jusqu'aux travaux de restauration.

Rendez-vous était donné ce vendredi 28 juin matin, au pied du mur peint la Bibliothèque de la Cité, où les copropriétaires s'apprentent à lancer une rénovation de 14 000 € après avoir identifié une fuite et des fissures cachées sous la toile.

Ce mur peint, où 500 ouvrages et toute une philosophie de la lecture ont été mis en valeur par CitéCréation (artiste et muraliste), a été choisi parmi 26 murs identifiés dans le dispositif de soutien renforcé mis en place par la Ville.

« Un attachement réel et profond des Lyonnais »

Sylvain Godinot (EELV), adjoint de Lyon au patrimoine se félicite de ce nouveau dispositif dans le but de conserver la richesse patrimoniale et du travail collégial d'instruction et d'analyse réalisé : « Nous avons réuni un comité de pilotage composé de 14 élus, neuf experts issus de musées, écoles d'arts, services de l'État, associations du patrimoine et huit citoyens tirés au sort. Ce comité a recensé 200 murs puis identifié 26 murs peints en s'appuyant sur une liste de critères



Au pied de la Bibliothèque de la Cité, Joseph Belletante, directeur du musée de l'imprimerie et communication graphique, Sylvain Godinot (EELV), adjoint de Lyon au patrimoine, Séverine Jardin, dirigeante de CitéCréation et Denis Lang, président association de sauvegarde et embellissement de Lyon. Photo Nadine Micholin

(1). On espère mobiliser les copropriétaires. Après des décennies de murs peints à Lyon, on voit qu'il y a un attachement réel et profond des Lyonnais. »

Si la Ville de Lyon s'engage pour une durée de 20 ans et un montant de 255 000 €, elle prévoit de mettre à jour la liste tous les cinq ans, au rythme des consommations des subventions. « Ce n'est pas un classement des plus beaux murs peints mais un classement de ceux que l'on a jugés les plus remarquables. Pour autant, les autres murs font partie du patrimoine », tient à souligner l'élu vert.

La Ville ayant mis de côté les 25 murs peints de la cité Tony Garnier (8e), propriété de GrandLyon Habitat, qui intègrent un autre dispositif à hau-

teur de 130 000 €.

La participation de la municipalité à hauteur de 80 % portera sur l'entretien et la rénovation de l'œuvre, depuis l'effacement des tags jusqu'aux travaux de restauration. Subvention qui ne sera obtenue qu'après acquittement des factures.

Fresque du cinéma : aux copropriétaires d'engager des travaux

En cas d'opération d'isolation thermique par l'extérieur, la Ville de Lyon s'engage aussi à soutenir à 80 % la réplique totale du mur peint. Séverine Jardin, dirigeante de CitéCréation, institution lyonnaise depuis 46 ans, remercie la Ville : « À CitéCréation, on est fier de nos créations. Ces œuvres appartiennent à la vie citoyenne lyonnaise. Dès qu'un mur est tagué ou abîmé, les Lyonnais communiquent par mail ou téléphone. »

Parmi elles, la Fresque des Lyonnais (1er), celle des Canuts (4e), Parc du Zénith (3e), ou les Tours de Babel du passé et du présent (8e), la Fresque du cinéma (7e) très dégradée à la Guillotière et qui déssole les habitants, figurent sur la liste.

Bien que la Ville de Lyon relance la copropriété depuis trois ans, c'est aux copropriétaires de décider d'engager des travaux.

Enfin pour enrayer le fléau des tags, il n'existe hélas pas de solutions miracles, excepté la végétalisation en pied d'immeuble à condition de ne pas empiéter sur la largeur du trottoir. « L'utilisation du plexiglas a été abandonnée en raison des effets de condensation, de mousse et de fragilité (rayures). On ne peut pas détaguer. On doit repeindre en faisant un trompe-l'œil du vieillissement de la peinture, pour que ce soit uniforme. C'est tout un travail », spécifie Séverine Jardin.

Nadine Micholin

(1) Les critères plébiscités par 341 citoyens ayant répondu à la consultation via la plateforme Oyé entre novembre 2023 et janvier 2024, portent sur l'intégration dans le paysage urbain, la qualité artistique et l'histoire racontée à travers le mur peint.

Repère ► Les 26 murs peints à travers les arrondissements

- **Lyon 1^{er}** : Fresque des Lyonnais (CitéCréation, 1994-1995), Bibliothèque de la Cité (CitéCréation, 1996-1998), Porte de la soie (CitéCréation, 1995), Les Félines (Mur'Art, 1988)
- **Lyon 2^e** : Axotel (CitéCréation, 2009)
- **Lyon 3^e** : Voyage dans la Ville (CitéCréation, 1989), Parc du Zénith (EcohlCité, 2018), Passage Moncey (Cédric Lasours alias Reso, 2019)
- **Lyon 4^e** : Fresque des Canuts (CitéCréation, 1987-1997-2013), Hommage aux Canuts (Fernando Veliz, 1988)
- **Lyon 5^e** : Les basiliques de Saint-Just (artiste anonyme au XVI^e siècle, CitéCréation, 1993), Fresque de la Cour des Loges (CitéCréation, 1988)
- **Lyon 7^e** : Fresque du Cinéma, Agir pour la biodiversité, fresque de la LPO (J. Grosson et

étudiants école Emile Cohl, CitéCréation, 2012), Panda roux (Kalouf, 2020)

► **Lyon 8^e** : Tour de Babel du passé (Bruegel l'Ancien, CitéCréation, 2004), Tour de Babel du présent (Nicolas de Crécy, CitéCréation, 2005), Cité idéale chinoise ou fresque de Shanghai (Shi Qiren, CitéCréation, 2006), Tour de Babel du futur (WolfD. Prix, CitéCréation, 2006), Le civil inconnu d'Handicap International (Brusk, 1988)

► **Lyon 9^e** : Histoire moderne (CitéCréation, 2011), La Poutrelle (Joost Swarte, Mur'Art, 1984-1989), La Lada-Poch de Lucien et ses amis (Franck Margerin, Mur'Art, 1984-1989), Le paquebot d'Alger (Jacques de Loustal, Mur'Art, 1992), La Camionnette (Ever Meulen, Mur'Art, 1988), Les Anémones (élèves de CM2 1987-1988, Mur'Art, 1987)

Lyon

Projet Presqu'île: « écoutez et injectez du compromis » demande l'opposition



La rue Grenette dans le cadre du projet "Presqu'île à vivre" est désormais fermée aux voitures. Après des travaux réalisés sur les réseaux, elle sera réaménagée pour y accueillir, bus, vélos et piétons. Photo Maxime Jegat

Le « sujet majeur de cette mandature » a fait l'objet d'un long débat ce jeudi au conseil municipal. Certains élus de l'opposition se font le relais des inquiétudes (pour ne pas dire plus), des usagers de la Presqu'île, et évoquent une « politique punitive ». Des mots « caricaturaux », répond le maire de Lyon.

L'occasion était trop belle. Profitant d'une délibération actant la désignation d'une maîtrise d'ouvrage unique - ce sera la Métropole de Lyon - pour piloter cet important chantier, élus de la majorité comme de l'opposition se sont attelés une nouvelle fois à faire valoir leurs arguments lors du conseil municipal. Le sujet est aussi délicat qu'épineux, il s'agit de la transformation de la Presqu'île qui suppose dix opérations d'aménagement.

L'intention est d'engager une restructuration de l'espace public et la refonte du système de desserte via une zone à trafic limité (ZTL). Et c'est bien là

que le bât blesse. Du côté des riverains comme des commerçants, qui multiplient des actions contre ce projet visant « à exclure la voiture comme sur la rue Grenette, sans proposer aucune alternative à l'échelle de l'agglomération lyonnaise ». Tels sont les propos du Collectif des défenseurs de Lyon.

« Des investissements inégaux »

Un mouvement de (mauvaise) humeur relayé par les élus de l'opposition. Même si certains d'entre eux, à l'image de Samira Bacha-Himeur (groupe Pour Lyon), disent partager les objectifs du projet. La réhabilitation des rues ? « Certaines en avaient besoin », indique Pierre Oliver (groupe Droite, Centre & Indépendants). Il s'agit bien d'un « embellissement avec quelque chose de qualitatif », confirme l'adjoint au maire Valentin Lungenstrass. Mais pas de quoi effacer les craintes.

Regrettant l'absence d'une analyse fine des opérations au regard des sommes engagées,

Samira Bacha-Himeur est sceptique quant à une montée en puissance sérieuse des alternatives à la voiture. « Écoutez et injectez du compromis », conseille-t-elle à l'exécutif.

Des alternatives ? « On ne peut pas dire de la majorité qu'elle ne met pas les moyens et les bouchées doubles pour créer une alternative à la voiture », précise le maire de Lyon, Grégory Doucet. Et d'évoquer les voies lyonnaises et l'aménagement des lignes T9 et T10 du tramway. Ce sont « des investissements inégaux » qui sont réalisés.

« Vous devez accepter que votre projet puisse être amendé »

Béatrice Gailliout (groupe Progressistes et Républicains) suggère « un travail de fond » à mener en concertation avec les commerçants. « Vous devez accepter que votre projet, aussi parfait soit-il sur le papier, puisse être amendé pour répondre à leurs problématiques ». L'accès à la Presqu'île « est devenu beaucoup plus compliqué », in-

« L'e-commerce, l'un des facteurs le plus impactant pour le commerce de proximité »

Le « projet Presqu'île » risque-t-il d'enclaver le quartier ? Aura-t-il une incidence sur le commerce de proximité ? « Il y aura des perturbations et parfois des nuisances pour les riverains, les salariés et les commerçants, reconnaît le maire de Lyon, mais les travaux ne prennent qu'un temps et après nous aurons des espaces publics plus fluides et plus sécurisés. ». Pour l'adjoint Valentin Lungenstrass, les difficultés actuelles des activités commerciales ne sont pas liées au chantier Presqu'île. « Il n'a pas démarré », indique-t-il, préférant évoquer « une conjoncture compliquée ».

« On va continuer à vous écouter »

« Je n'ignore pas les difficultés », explique Grégory Doucet, qui évoque des phénomènes structurels. « Le développement de l'e-commerce est l'un des

tervient Pierre Oliver.

« Ce projet va infliger un coup dur et significatif aux commerçants. Il incarne votre politique punitive avec des fermetures de rues et la réorganisation inefficace des transports en commun. » Inefficace ? « Le déplacement des lignes de bus de la rue de la République vers la rue Grenette doit rendre les transports plus efficaces », argumente l'adjoint.

« Baisse du chiffres d'affaires »

Il n'empêche. Pour l'élue d'opposition, les dés seraient pres-

facteurs le plus impactant pour le commerce de proximité. Élevez-vous comme je l'ai fait contre l'installation de grands entrepôts par exemple, pour éviter que l'e-commerce se développe, parce que nous voulons que le commerce du centre-ville puisse rester et prospérer » lance-t-il. « Le développement de grandes surfaces commerciales en périphérie, là aussi, c'est un danger pour le commerce de proximité. Est-ce ainsi que nous voulons aménager notre territoire ? Voilà une bonne raison à s'opposer à l'artificialisation des sols », poursuit l'élue.

Parlant aussi de l'inflation sur les produits qui a grignoté le pouvoir d'achat des ménages, Grégory Doucet ajoute à l'intention des commerçants : « Oui on va continuer à vous écouter et à trouver avec vous des solutions concrètes aux problématiques que vous rencontrez. »

que jetés, avec « une baisse de 30 % du chiffre d'affaires ». « Les gens évitent le centre et préfèrent les centres commerciaux ». Parlant de « politique désastreuse pour le centre-ville », il précise : « Il est encore temps de revenir à la raison. »

Politique punitive ? « Les mots utilisés sont forts, caricaturaux et on n'élève pas le débat public au contraire, on contribue à cristalliser les opinions, à jeter les gens les uns contre les autres », dira Grégory Doucet. « Or ce n'est pas ce que nous voulons ».

● Aline Duret

Lyon/Saint-Étienne

Le projet de « RER métropolitains » validé par l'État



Les RER métropolitains ont été baptisés Serm. Photo d'illustration Maxime Jegat

Le ministère de la Transition écologique confirme que ces projets, désormais baptisés services express régionaux métropolitains (Serm) et « labellisés », vont pouvoir recevoir des aides de l'État.

L'État vient de dévoiler, ce jeudi 26 juin, les quinze premiers projets de Services express régionaux métropolitains (SERM) labellisés. Un SERM en province sera l'équivalent d'un RER. Le but affiché est de désenclaver les zones périphériques et encourager les habitants à ne pas prendre leur voiture. Le SERM permettrait de traverser une métropole de bout en bout sans changer de train. Il aurait en outre une fréquence de passage plus élevée que l'actuel TER (Train express régional).

Le projet bien sur les rails

Selon le ministère de la Transition écologique et pour obtenir cette labellisation, « les collectivités ont présenté les grandes lignes de leur projet

(périmètre concerné, acteurs locaux mobilisés...) ». Localement, les métropoles de Lyon et l'agglomération de Saint-Étienne ont été labellisées.

Ce lundi 24 juin, la Métropole de Lyon a approuvé le cofinancement d'un programme d'études ferroviaires pré-opérationnelles « en vue de la mise en place de renforts d'offres sur les branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) à partir de 2027. »

13 autres SERM en France

Les projets lyonnais et stéphanois ne sont pas les seuls retenus : 13 autres SERM sont aussi en bonne voie. « Les régions et les collectivités des territoires Bordeaux, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Mulhouse, Nantes, Rouen, Montpellier, Strasbourg, Toulouse, Tours, ainsi que les porteurs du projet Lorraine-Luxembourg sont invités à poursuivre les travaux d'élaboration de leur SERM en vue de l'obtention du statut par

arrêté », indique le ministère, qui attend désormais « un dossier approfondi ».

Les candidats labellisés doivent maintenant affiner leurs projets afin d'obtenir le « statut de Serm », avait expliqué le ministère en avril.

La 2e étape : financement et gouvernance à définir

« Cette décision sera prise sur la base d'un dossier approfondi, qui devra préciser les objectifs, la feuille de route pour les atteindre, le plan de financement ainsi que la gouvernance du projet », a-t-il détaillé jeudi.

Les premiers arrêtés pour attribuer le statut de Serm devraient être pris « fin 2024 », selon le ministre délégué aux Transports Patrice Vergriete. Cela ouvrira alors la porte à des aides financières apportées par l'État.

D'autres projets sont en cours d'instruction en vue d'une deuxième vague de labellisations (Avignon, Marseille, Nice, Orléans, Toulon et projets basco-landais, Côte d'Opale et franco-suisse), selon le ministère.

« On veut que tout le monde puisse avoir accès à des transports en commun », indique la Région

« C'est bien la preuve qu'on avance, n'en déplaise à la Métropole et au Sytral, 24 heures après qu'ils ont essayé de faire naître une polémique. Ils ont cherché le microdétail quand on a porté le dossier au ministère. C'est finalement la preuve de leur mauvaise foi. On n'a connu aucun problème avec les

autres collectivités dans l'élaboration des dossiers SERM. Avec 6 SERM, on sera la Région qui en aura le plus en France. »

« Alors, oui on fait des routes car il y aura encore des voitures dans 50 ans, mais plus décarbonées. Il y a aussi des zones sur notre Région de 8 millions d'habi-

tants où les gens n'ont pas de métro et ne sont pas desservis par des transports en commun. Nous, on veut que tout le monde puisse avoir accès à des transports en commun », a réagi ce vendredi matin Frédéric Aguilera, vice-président aux transports de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Lyon 7e

Un toit-terrasse végétalisé à l'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc

Trente-trois espèces de végétaux et des rosiers paysagers offrant une floraison en toute saison, agrémentent désormais la terrasse sud de l'établissement hospitalier.

Depuis le 25 juin, le toit-terrasse sud de l'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc s'est paré de verdure. Entre les différentes jardinières, des bancs ont été installés sur cet espace en plein air, ainsi qu'une rampe PMR (personne à mobilité réduite) pour garantir un accès à tous. Une partie de la terrasse dispose désormais d'un plancher en bois, se rapprochant du côté naturel apporté par la végétalisation des lieux.

« Favoriser le bien-être des patients, du personnel médical et des visiteurs »

« Notre vision pour cette toiture va au-delà de sa fonction traditionnelle. Nous aspirons à en faire un espace entièrement non-fumeur, qui favorise le bien-être des patients, du personnel médical et des visiteurs », précise Arnaud Richard, directeur de la communication de l'hôpital.

Le choix des matériaux s'inscrit dans une démarche écoresponsable, avec une bonne gestion de l'eau et de l'électricité : un réseau d'éclairage solaire et une irri-



La terrasse sud de l'hôpital Saint-Joseph Saint-Luc s'inscrit dans un cadre de soin réinventé. Photo Jean-Marc Manificat

gation par des ollas, des poteries en céramique avec une technique d'irrigation souterraine, très économe en eau. Afin que la terrasse soit fleurie toute l'année, 33 espèces de végétaux et rosiers ont été plantées.

**Un coût de
77 000 euros**

Sur le toit arrière, trois ruches ont été mises en place pour contribuer à la restauration de la biodiversité. La première récolte de miel aura lieu la semaine prochaine.

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de la fondation hôpital Saint-Joseph Saint-Luc, du fonds de dotation Sanara, de la fondation solidarité by Crédit agricole centre-est et de la société SBM company et Relyens, pour un budget de 77 000 euros.

En 2023, la terrasse nord, au 6^e étage de l'établissement, avait aussi été aménagée par des tables et des bancs munis d'ombrières, avec une fresque peinte par l'artiste lyonnaise Orane Sigal pour colorer les murs.

► JE SUIS... La Fresque des Lyonnais

Lyon

« Je représente, sur une façade en trompe-l'œil, les Lyonnais célèbres »

« Pas un jour ne passe sans que je ne sois reluquée, photographiée. C'est mon lot, ma destinée. Bientôt 30 ans que je fais partie du paysage, au pied de la colline de la Croix-Rousse, tournant dos au quai Saint-Vincent. » *Le Progrès* s'est glissé dans la peau de la Fresque des Lyonnais.

« À l'époque, au début des années 90, le maire de la ville, Michel Noir, voit une fresque à Barcelone, Le balcon des Catalans. Il est séduit et voudrait l'équivalent. Est choisie cette longue rue, dont ma mission sera de la « ponctuer d'un point d'intérêt ».

L'entreprise Cité création s'y colle. Au 2, rue de la Martinière, sur deux murs borgnes, on me peint. 800 à 1 000 kg de peinture et plus de 1 000 nuances sont nécessaires. Pendant un mois trois personnes sont détachées au projet, en lien avec un comité de pilotage. Sur la base de leur esquisse, 10 artistes, pendant 5 mois me façonnent.

800 à 1 000 kg de peinture et plus de 1 000 nuances

Je représente, aux fenêtres et aux balcons d'une façade en trompe-l'œil, les Lyonnais célèbres. D'aucuns diraient aujourd'hui que manifestement, en 1995, la notion de parité, de place des femmes dans la société, n'était pas vraiment des sujets. Sur 33 personnalités couvrant 2 000 ans d'histoire, seulement cinq Lyonnaises ont été estimées « méritantes ».

N'étant pas polyglotte, je ne sais pas ce qu'en pensent tous ces touristes qui me regardent aujourd'hui. Il est d'ailleurs rigolo de se pencher sur le choix des personnes mises en lumière en 1995 et celles que l'on sélectionnerait aujourd'hui. Raconterais-je le même panthéon ?

Il y a quelque temps, un « artiste » a voulu me marquer de sa peinture. Un « Gone » a été tagué à la va-vite sur mon flanc gauche. Voir ces gens outrés à la vue de ma blessure, cela m'a rassuré. J'ai noté aussi que l'on m'a vite pansée et cicatrisée. Il se pourrait bien que, dans quelque temps, je sois à nouveau l'objet de coups de pinces. Des per-



Réalisée entre 1994 et 1995, cette monumentale peinture murale représente les Lyonnais célèbres. Photo Maxime Jegat

JE SUIS ► Votre nouvelle rubrique

Une fois par mois, un journaliste du *Progrès* se glisse dans la peau d'un objet, d'un édifice... et vous raconte son histoire, son actualité, ses secrets.



Votre journal a sa petite place sur le mur. Photo Émilie Charrel

« Sur 33 personnalités couvrant 2 000 ans d'histoire, seulement cinq Lyonnaises ont été estimées « méritantes » »

« J'ai bien quelques idées... »

« J'ai bien quelques idées, de Lyonnaises que je qualifierais de grandes oubliées de ma version actuelle. Eugénie Brazier : première cheffe à obtenir 3 étoiles au Michelin en 1933, dès la première promotion de ce niveau de distinction par le guide. Et par pour un seul mais pour deux restaurants. Une rareté encore aujourd'hui.

Marie-Louise Rochebillard (1860-1936) et Philo-

mène Magnin (1905-1996) pourraient être au même balcon, elles ont œuvré pour l'amélioration des conditions de travail des ouvrières par des syndicats féminins. Philomène Magnin est aussi la première femme élue au conseil municipal de Lyon.

Sur le même balcon également, Lucie Aubrac et Clémence-Annick Burgard qui ont marqué de leur courage, leur intelligence et leur

force la Résistance lyonnaise et française.

Qui pourrait prétendre aujourd'hui, de son vivant à intégrer ma fresque ? Je pense à des sportifs, artistes : Wendie Renard, Karim Benzema, Mélina Robert-Michon, Gregory Coupet, Sylvie Testud, Alexandre Astier, Mimie Mathy pour ce qu'ils ont apporté à la ville, et ses environs, ou la manière dont ils l'ont représentée. »

Histoire locale

Lyon

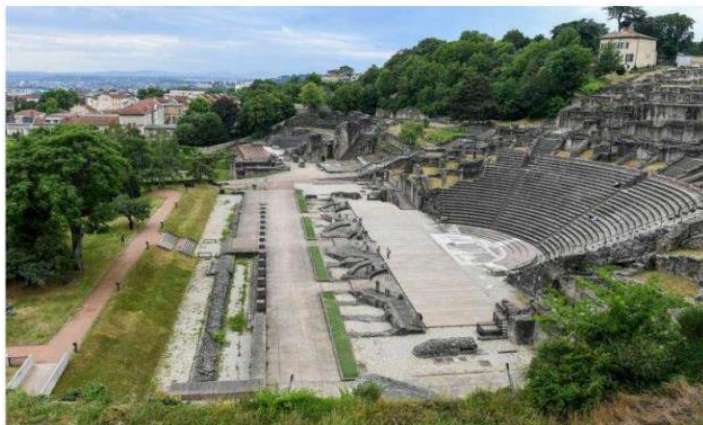
Lugdunum est-elle née avec la conquête des Romains ?

Chaque dimanche, *Le Progrès* se plonge dans l'histoire de Lyon, la grande et la petite. Celle des hommes et du patrimoine. Cette semaine, l'histoire des Gaulois. Lugdunum est-elle née avec les Romains ou la ville existait-elle déjà avant la conquête ? C'est une question que se sont posée les historiens depuis des siècles.

C'est l'archéologie préventive qui, semble-t-il, a permis de relancer le débat. « Entre 1984 et 1987, les travaux réalisés dans le cadre de la construction de la ligne D du métro et de la ZAC de Saint-Pierre, à Vaise, ont permis de mettre en évidence une occupation remontant au Mésolithique (âge moyen de la pierre) aux alentours de 10 000 av. J.-C. Ces découvertes constituent les plus anciennes traces d'occupation de la ville de Lyon⁽¹⁾. » La plaine de Vaise montre des traces d'occupation depuis le mésolithique jusqu'au premier âge du fer. Une occupation lyonnaise au second âge du Fer est aussi apparue aux archéologues ces dernières années. À Vaise, bien sûr, mais également sur d'autres sites comme Fourvière notamment. Des fossés ont été trouvés.

Les fameux banquets gaulois aux abords de la Confluence ?

« Il semble que ces enclos ont été occupés de manière épisodique plutôt que durable, pour des activités bien particulières. Le mobilier retrouvé dans leurs



Des milliers d'os de porcs et de tessons d'amphores ont été retrouvés dans des fossés, notamment à Fourvière. Ici le théâtre gallo-romain. Photo d'archives Joël Philippon

fossés se compose, pour l'essentiel, de milliers d'os de porcs et de tessons d'amphores à vin importées d'Italie. Ces déchets ne sont pas issus de l'alimentation quotidienne : ce sont des centaines de têtes de bétail qui ont été abattues et découpées là, en un laps de temps très court. Le vin a également été consommé par lots de plusieurs hectolitres. »

Le fait que de nombreux cols aient conservé leur opercule prouve que les amphores n'ont pas été débouchées, mais « sabrées à coups d'épée. Leurs tessons ont été minutieusement triés, transportés et enfouis dans le fossé. »

Ces opérations revêtaient un caractère rituel qui s'illustre également à travers le dépôt

d'un crâne de femme et d'un arrière-train de cheval. « On peut en déduire qu'un grand nombre de convives se réunissaient, aux abords de la Confluence, pour y manger des jambons et y boire du vin lors de fêtes religieuses : ces fameux banquets gaulois décrits dans les textes antiques, au cours desquels se négociaient les traités et les transactions entre tribus gauloises, réunies à dates fixes sur un site choisi pour sa position stratégique⁽²⁾. » Ce qui signifierait que Lyon n'était pas un hameau avant la conquête romaine mais bien un lieu important stratégiquement.

Rue de la Vieille, dans le 1^{er} arrondissement, est découvert au XIX^e siècle, un autel portant la dédicace suivante : « À Diane

Auguste, en l'honneur du Pagus de Condate, Gaius Gentius Olilus, magister du pagus pour la seconde fois, a élevé cet autel et donné, à l'occasion de sa dédicace, deux deniers, au lieu d'un repas, à chacun des personnes honorées présentes. L'emplacement a été donné par décret des pagani de Condate. »

Le territoire de Condate

Amable Audin, dans son ouvrage *Topographie de Lugdunum*, en 1956, suppose que « l'origine celtique du terme de Condate atteste que, au confluent, préexistait à l'arrivée des Romains un territoire dit de Condate, dont on peut, pour des raisons religieuses qu'il n'est pas possible de préciser ici, limiter l'étendue au versant

méridional de la Croix-Rousse, à la langue de terre allongée jusqu'au confluent, en y comprenant l'île d'Ainay, au défilé de Pierre-Scize, en y comprenant la bande de terre adossée à la colline de Fourvière de Vaise à Choulans [...] Ce pagus avait son chef-lieu. L'inscription découverte en son site primitif, à côté d'une mosaïque qui était peut-être celle du temps de Diane, localise le culte, et sans doute aussi l'administration de Condate. Là fut la primitive agglomération. »

Rue du Souvenir, dans le 9^e arrondissement, ont été trouvés deux fossés, dont l'un long de plusieurs dizaines de mètres. Dans ces fossés se trouvaient des vestiges de constructions en terre et en bois. S'agit-il d'une construction romaine datant d'avant la conquête ou d'une construction gauloise influencée par l'architecture romaine ?

Des fossés ont également été découverts dans le clos du Verbe Incarné, sur la colline de Fourvière, dans le début des années 80. Des amphores à vin et des ossements d'animaux se trouvaient dedans.

Il est certain désormais que Lyon était occupée bien avant la colonie romaine et que Planus, en 43 avant Jésus-Christ n'a pas fondé Lugdunum à partir de rien, comme on a longtemps pu le penser.

● De notre correspondante

Julie Bordet

1- *Archéologia* n° 402, juillet-août 2003.

2- Dossier de presse *Lyon avant Lugdunum*, département du Rhône, 2003.

Dimanche 30 juin 2024

Actu Lyon | 21

Lyon 2e

Plantations en Presqu'île : il faudra patienter jusqu'à cet automne

Les plantations dans le cadre du projet Presqu'île à vivre tardent un peu. Les fosses en pleine terre installées en février au sein des rues Tupin, Quatre-Chapeaux, Palais-Grillet et Ferrandière, ne seront garnies qu'à l'automne avec des arbres plantés par la Métropole et de la strate basse par la Ville.

La végétalisation au sein des rues Tupin, Quatre-Chapeaux, Palais-Grillet et Ferrandière qui doivent déployer 350 m² d'espaces végétalisés et désimperméabilisés, est au point mort.

Des travaux de voirie qui ont pris du retard

Pourtant, dès février, les fosses de plantations en pleine terre destinées à abriter des arbres et une strate basse-couvre sol, étaient installées à la place de places de stationnement, avec la promesse d'un verdissement au printemps.

C'était en substance le message affiché sur les divers panneaux répartis en centre-ville. Las. Les habitants du secteur le plus minéral de la Presqu'île du Nord, l'un des quartiers les plus denses et chauds l'été de Lyon, passeront l'été sans plantations... Ils devront se contenter d'un semis d'engrais verts de trèfles et moutardes mis en pla-

ce selon la Ville « pour enrichir le sol, fixer l'azote et favoriser les plantations d'arbres à venir ». Ville dont les services avancent que les travaux de voirie ont pris du retard, ce qui a entraîné un décalage des plantations...

Sur les quatre rues, l'intention du projet d'apaisement de la Presqu'île conjointement mené par la Ville et la Métropole, est bien d'apporter de l'ombre et de la fraîcheur. Une végétation variée est prévue avec des arbres, des arbustes et des vivaces mellifères, adaptées au climat urbain, telles que des cistes (*Cistus purpureus*), des sauges (*Salvia greggii*), des romarins (*Rosmarinus corsica*) ou encore des arbusiers (*arbutus unedo*).

La Métropole prévoit la plantation de 14 arbres

Pour les arbres qui relèvent du champ de compétence de la Métropole de Lyon, la collectivité en prévoit quatorze. Et pour s'assurer de la reprise des végétaux, c'est à l'automne seulement qu'ils seront enracinés en optimisant les profondeurs en fonction des réseaux.

Ces arbres seront plantés en 18/20 (circonférence à un mètre du sol) pour une hauteur d'environ quatre mètres. Ainsi, la

rue Ferrandière hébergera quatre cerisiers du Japon et quatre érables champêtres, les Quatre-chapeaux deux cerisiers à fleurs, Tupin deux cerisiers à fleurs et Palais-Grillet/Grenette, deux copalmes d'Amérique.

Les prunus ou cerisiers d'ornement proposent de belles floraisons printanières et les copalmes, une belle coloration automnale, des arbres de faible à moyen développement. Quant à l'érable champêtre au développement plus important, il est proposé dans la zone disposant de plus de possibilité de développement aérien (Ferrandière).

Des protections métalliques prévues autour des massifs

Pour l'heure, les petites barrières en bois disposées autour des fosses s'affaissent et ne dissuadent pas les passants de jeter leurs déchets ou les chiens de se soulager, au grand dam des habitants et des commerçants.

Là encore, la Ville assure que des protections métalliques sont prévues autour des massifs afin de les protéger du piétinement. Et au même titre que les plantations, elles seront installées à l'automne, après la grosse période d'ouverture des terrasses dans ce secteur.

● Nadine Micholin



La rue Tupin, ici avec une fosse remplie d'un semis d'engrais verts de trèfles et moutardes pour enrichir le sol, fixer l'azote et favoriser les plantations d'arbres à venir. Photo N. Micholin

Presqu'île à vivre : les opérations d'aménagement

► **Deux opérations d'aménagement ont été engagées en 2023 dans le 2^e** : la végétalisation du secteur Ferrandière - Tupin - Quatre-Chapeaux et la requalification de la rue Émile-Zola. Ces opérations ont été engagées avec une intervention de chacune des collectivités selon son champ de compétence respectif. La Ville a ainsi pris en charge les études et travaux sur les volets éclairage public et espaces verts.

► **Six opérations d'aménagement vont s'engager**

en 2024-2025 : les requalifications des rues de l'Ancienne Préfecture (2^e), la Martinière, place Rambaud, secteur Gare-Mulet, Serlin et Arbre Sec (1^{er}), l'aménagement d'un pôle de transports en commun sur la place des Cordeliers (2^e) et l'aménagement transitoire de la rue de la République (1^{er} et 2^e).

► **Deux opérations d'aménagement en phase d'études préalables** : la requalification de la montée Saint-Sébastien et du secteur Platière - Lanterne (1^{er}).

Lyon

Quai de Saône : vers une restauration écologique des chemins de halage ?

Depuis le mois de mars, l'association Des Espèces Parmi Lyon s'est attaquée à un chantier d'envergure : la renaturation d'une partie des chemins de halage du quai Pierre-Scize. Un projet en plusieurs étapes qui favorise la réinstallation d'espèces locales, idéales pour le retour de la biodiversité.

Tout est parti d'un point de vue... Depuis la maison de l'économie circulaire, cours Général-Giraud. L'association des Espèces Parmi Lyon y a ses locaux, avec une vue imprenable sur les quais de Saône. « On observait ces chemins de halage depuis deux ans, en face de chez nous. Côté Presqu'île, les quais ont été aménagés pour les balades, un usage humain et paysager. On s'est dit « Pourquoi ne pas proposer, en face, un peu de spontanéité, de nature et de résilience ? » explique Quentin Brunelle, co-fondateur et directeur de l'association.

Ils se renseignent auprès de VNF (Voies Navigables de France) et parviennent à obtenir la possibilité de restaurer une double portion, au niveau du 17 quai Pierre-Scize.

Plus de 200 000 € de budget

Grâce à un financement de plus de 200 000 € de l'Agence de l'eau, de la Région et de VNF - mais ni de la Ville, ni de la Métropole - ils lancent au début de l'année, ce projet de renaturation. Un travail complexe, en relation avec les architectes des bâtiments de France afin de travailler autour du patrimoine historique en restaurant le cheminement à partir de calades - galets de rivières - récupérées sur place.



À droite dans l'eau, le gabiodiv en construction, à gauche le chemin de halage dont le sol est progressivement rendu perméable et où les arbres et plantes locales retrouvent une raison d'exister. Photo David Tapissier

« La première étape, c'est de rendre la zone perméable afin de transformer le lieu en îlot pour la biodiversité. Depuis mars, nous avons commencé à casser 300 m² de blocs à base de chaux, sur environ 40 cm de profondeur, qui rendaient jusqu'à présent le chemin imperméable. C'était également l'occasion de permettre à des premières plantes locales de pousser, de s'installer » poursuit-il.

Et les naturalistes sont intarissables sur le sujet : rapidement, la vie reprend son cours avec le retour de ce sol perméable. « Ce qui est génial » poursuit la cofondatrice de l'association Victorine de Lachaise, « c'est que la nature reprend ses droits. Les effets sont rapides : par capillarité, les arbres et plantes s'enracinent dans les espaces créés, les larves et les alevins font rapidement leur retour ». Un point de départ naturel mais devrait être exacerbé par le projet qui se veut le plus local possible,

puisque l'association veut recréer un environnement avec les essences prépondérantes en bordure de berges.

Cinq strates

L'aménagement se divisera en plusieurs strates. Première étape, le mur, qui sera recouvert de lianes locales, comme le houblon et les clématites. Deuxième strate, arborée celle-ci, à proximité du mur, composées de saules, frênes, aulnes et peupliers. La troisième se rapproche un peu plus de l'eau, avec des arbustes, refuge pour les oiseaux comme les colverts, les poules d'eau ou encore les fauvettes. Quatrième strate, une prairie qui pourra être relativement haute, idéale pour les libellules et les insectes, qui ira jusqu'au bord de l'eau.

La suite se passera dans la Saône, avec un nouveau gabiodiv, actuellement en construction (lire par ailleurs). Une installation importante, sur environ 100 mètres de long.

Un gabiodiv grandement amélioré



Léo de Beewild nature en pleine discussion avec Quentin et Victorine, des Espèces Parmi Lyon. Tous la pelle à la main, ils construisent en ce moment le gabiodiv. Photo David Tapissier

Fort de la belle expérience du gabiodiv créé en 2019 sur les bords du Rhône en amont du Centre nautique Tony-Bertrand, Quentin Brunelle et Victorine de Lachaise des Espèces Parmi Lyon renouvellent l'expérience côté Saône. Pour mémoire, le « Gabiodiv » et la contraction des mots « gabion » et « biodiversité ». Il a pour objectif de restaurer des berges naturelles et un milieu aquatique en zone urbaine, là où une grande partie de la biodiversité a disparu.

Impossible de passer à côté avec ce projet de renaturation du chemin de halage. L'occasion même d'améliorer celui-ci. « On l'a fabriqué nous-même » expliquent Quentin et Victorine cofondateurs des

Un travail en collaboration avec les associations Beewild nature, Odysseus mais aussi de nombreux bénévoles, qui devrait se terminer entre septembre et novembre, en fonction des crues de la Saône. Et après ? « On espère que ça plaira ! » conclut enthousiaste

Espèces Parmi Lyon, la pelle à la main. Les blocs de chaux récupérés sur place permettront de lester les 100 mètres de gabiodiv qui sont en cours de fabrication, complétés par 30 tonnes de terres qui vont remplir l'espace. Cette strate héliophyte verra la plantation de 3 000 végétaux de manière dense, pour leur permettre d'avoir un tissu racinaire solide. À noter qu'une partie sera réservée pour un test d'herbier aquatique.

Enfin, entre le bord et le gabiodiv, une fratrie permettra aux différents poissons de déposer leurs œufs et aux alevins de grandir. Deux mètres de profondeur, mais avec des variations de hauteur, pour répondre aux besoins d'un maximum d'espèces.

le cofondateur de l'association. « Avec du financement, on pourrait faire la totalité du chemin de halage ».

Un véritable poumon vert, au bord de l'eau et surtout une réserve exceptionnelle pour la biodiversité urbaine.

● David Tapissier

© UCIL - VNF

Rhône**Classement des meilleures villes étudiantes de France : Lyon réintègre le top 10**

Le magazine *L'Étudiant* vient de publier son palmarès annuel des meilleures villes étudiantes de France. Après avoir quitté le top 10, la capitale des Gaules revient dans la course en se rapprochant du haut du classement.

PHOTO: V1

Il est attendu chaque année avec impatience. Le magazine *L'Étudiant* vient de publier son palmarès 2024 des meilleures villes étudiantes de France. Pour cette nouvelle édition, la rédaction du média spécialisé a comparé 47 villes du pays qui accueillent au moins 8 000 étudiants.

Comme l'année dernière, c'est Montpellier qui se hisse au sommet du podium. Rennes occupe la deuxième place, tandis que Toulouse et Caen sont troi-



L'université Lumière Lyon 2 de Bron. Photo d'illustration Laurie Abadie

sièmes ex aequo.

Une note de 85/121
Bonne nouvelle pour ce millé-

sime 2024 : la ville de Lyon réintègre le top 10, qu'elle avait quitté lors du précédent classement. Cette année, elle occupe une honorable 6^e place, ex aequo avec Angers, Besançon et Strasbourg, avec une note globale de 85/121. Pas mal pour une ville qui compte environ 180 000 étudiants et neuf campus universitaires.

Parmi les cinq catégories sur lesquelles s'est basé le magazine pour effectuer son classement, Lyon obtient d'excellents résultats sur l'attractivité (19/20) et l'emploi (9/10). La part d'étudiants internationaux (12,56 %) est ainsi louée, tout comme le dynamisme de l'emploi dans la ville, le faible taux de chômage.

Les résultats restent corrects concernant la formation (15/20)

et la vie étudiante (22/30). La densité de l'offre de formation est jugée moyenne mais son offre de formation "prépas aux grandes écoles" est en revanche notée 10/10.

Côté vie étudiante, l'offre culturelle est jugée correcte et les aides pour les étudiants nombreuses, comme le pass culture, qui permet aux étudiants de bénéficier, pour 18 €, de quatre entrées dans des établissements culturels durant l'année.

L'offre de logement plombe la moyenne

Là où la ville pêche, c'est par son cadre de vie, où elle obtient tout juste la moyenne (20/41). Si les transports sont jugés avantageux, la ville est sévèrement notée pour son offre de logement (2/10), notamment en rai-

son des prix des loyers et du faible nombre de places en résidences universitaires. Autre écueil, la qualité de l'air et la santé, avec un faible accès aux professionnels et aux services de santé.

Enfin, la capitale des Gaules bénéficie d'un fort taux de recommandation des étudiants, puisque 96,77 % d'entre eux recommandent notre ville pour y faire ses études. On y apprend aussi au détour du classement que le prix moyen d'un café à Lyon est de 2,04 € et celui d'une pinte de bière de 5,89 €, selon les déclarations des étudiants interrogés.

À noter qu'au rang des grandes villes de France, Aix-Marseille se classe 20^e au classement et Paris 23^e.

● N. F.

Jeudi 4 juillet 2024

Actu Ailleurs dans le Rhône 19

Métropole de Lyon

L'un des plus gros papillons de nuit d'Europe aperçu à Sainte-Foy-lès-Lyon

Un Sphinx du troène a été photographié au Plan du Loup, à Sainte-Foy-lès-Lyon. Son envergure (12 centimètres) en fait l'un des plus grands papillons de nuit vivant sous nos latitudes. C'est la première fois que l'association locale de protection de l'environnement a connaissance d'une telle observation. Notre journal a sollicité l'avis d'un spécialiste.

À 21 h 30, le soleil entamait sa descente derrière les monts du Lyonnais. C'est l'heure où une habitante de la rue Jean-Barbier a remarqué un très grand papillon de nuit. « Il était posé contre le mur de la maison, côté ouest. L'insecte était docile ; elle a pu le photographier sans difficultés et même, le déplacer sur un bâtonnet », raconte au Progrès Jean-Yves Barbier.

« Je n'en avais jamais vu dans notre commune »



Un Sphinx du troène, ce vendredi 26 juin à Sainte-Foy-lès-Lyon. Photo fournie par l'Agupe

Le président de l'Agupe - association générale d'urbanisme et de protection de l'environnement - a été destinataire des images réalisées ce vendredi 26 juin dans le quartier du Plan du Loup. « C'est un Sphinx du troène, l'un des plus grands papillons d'Europe ⁽¹⁾. Son envergure est de 10-12 centimètres. Je n'en avais encore

jamais vu dans notre commune », se réjouit le naturaliste.

« Une belle observation mais pas exceptionnelle : ce papillon connu jusqu'en Asie se trouve un peu partout en France, à des densités pas énormes », contextualise Jean-Pierre Moussus, professeur agrégé au département de biologie de l'École normale supérieure de Lyon.

Sans doute né dans le secteur

D'après ce spécialiste, l'individu qui nous intéresse peut tout aussi bien être né à Sainte-Foy-lès-Lyon, que provenir des environs : « Le Sphinx du troène est capable de voler quelques kilomètres et on pourrait imaginer qu'il ait été attiré par

les lumières de la ville. » Toutefois, ajoute le scientifique, si les franges des ailes sont bien dessinées et que les motifs sont nets - ce qui est le cas en l'occurrence - l'hypothèse d'une naissance récente dans le secteur n'est pas à exclure.

Cet insecte butineur prise notamment les troènes, les frênes et les lilas. Il lui faut un air humide pour se développer - la proximité d'une rivière, par exemple (ici : l'Yzeron).

La plus grande menace pour cette espèce non migratrice, précise Jean-Pierre Moussus, c'est la destruction des buissons, arbres et arbustes formant son habitat naturel (« mitage » urbain ou essor de cultures agricoles). À Sainte-Foy-lès-Lyon, le rempart de la « ceinture verte » tient ce péril à distance : près de 20 % du territoire communal est classé « espace naturel sensible ».

● Nicolas Ballet

⁽¹⁾ Sous nos latitudes, le Sphinx tête de mort est N°1 des papillons de nuit pour l'envergure (15 cm).

Vendredi 5 juillet 2024

Actu Ailleurs dans le Rhône 19

Jonage

La lône remise en eau, ou la biodiversité recréée au Grand Parc

Après une première expérimentation entre 2019 et 2020, nouvelle remise en eau de la lône de Jonage. Le Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du Grand Parc de Miribel-Jonage (Symalim) poursuit ainsi deux objectifs : accueillir une nouvelle biodiversité et rehausser le niveau des nappes.

1. Qu'est-ce qu'une lône ?

Le terme lône s'utilise dans la région lyonnaise, à propos du Rhône. Une lône correspond à un bras de ce long fleuve ou de l'un de ses affluents, alimenté en eau par infiltration de la nappe alluviale ou par une crue du cours d'eau. « Dans le parc de Miribel-Jonage, on a compté jusqu'à 15 km de lônes », retrace Simon Vuylsteke, chargé de mission hydrogéologie au Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du Grand Parc de Miribel-Jonage (Symalim). Mais l'artificialisation du Rhône, la création des canaux de Miribel et de Jonage sont passées par là, et « désormais, il



Les plongeurs de Nautilia installent les crépines à l'embouchure des vannes dans le canal de Jonage.

Photo Vincent Sartorio

n'en reste plus que 2 km, et encore ». Aujourd'hui, c'est la lône de Jonage, longue de 1 600 m, qui est remise en eau au départ du chemin de halage, proche du pont de Jonage et des installations de son club de football.

2. Pourquoi la remettre en eau ?

L'enjeu porte sur le vivant. Le but : recréer, même avec inter-

vention humaine et technique, « un milieu humide typique accueillant une nouvelle biodiversité ». « Très vite après la première expérimentation, on a vu des plantes aquatiques, des oiseaux d'eau, des libellules. On peut envisager de voir s'installer des castors, des loutres, des grenouilles, des tritons... », liste Marion Guibert, chargée de mission du contrat de rénova-

tion au Symalim. En somme, toutes les espèces qui s'y sentent bien : aucune ne sera introduite par l'homme. Autre enjeu, « rehausser le niveau des nappes souterraines », grâce à l'infiltration des eaux de la lône dans les sols. « Le canal de Jonage s'enfonçait depuis une dizaine d'années », constate Simon Vuylsteke.

3. Quel procédé ?

Cinq vannes sont installées entre le canal de Jonage, dans lequel est puisée l'eau, et sa destination par gravité, la lône. Depuis le printemps 2019 et une première expérimentation, stoppée à l'été 2020. « Les surfaces en eau ont empiété sur des cheminements et pénalisaient les usages. Et les eaux de la lône s'infiltraient, rejoignant la nappe et étaient susceptibles d'être captées par les puits d'eau potable des Vernes », justifie le Symalim.

La deuxième phase vient de s'ouvrir. Des plongeurs scaaphandriers de Nautilia installent des crépines (cubes grillagés de 1 m³) à l'embouchure des

cinq vannes du canal de Jonage. Afin d'éviter, comme il y a quatre ans, de retrouver par exemple des silures au bout de la lône. Il s'agit désormais de débroussailler la lône, afin d'éviter un surplus de matière organique et de protéger des espèces qui nichent. Avant que, le 8 octobre 2024, les techniciens hydrogéologies du Symalim rouvrent les vannes. Ils testeront tout à tour plusieurs débits – tous inférieurs aux 0,4 m³/s de l'acte 1 – pour trouver le plus adapté. L'expérimentation s'écoulera jusqu'à l'été 2025.

4. Combien ça coûte ?

La phase deux du projet de remise en eau de lône se chiffre à 290 000 €. Financés par l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse à hauteur de 48 %, par EDF à 40 % et les 12 % restants par le Symalim, qui est par ailleurs maître d'ouvrage. La première phase, plus conséquente avec l'installation des vannes de prise d'eau et le remodelage de la lône, avait coûté entre 700 000 et 800 000 €.

● Vincent Sartorio

Lyon 5e • Le parking LPA Saint-Georges sera fermé jusqu'en septembre pour travaux



Le parking Saint-Georges sera fermé du 8 juillet au 1^{er} septembre. Photo Éric Baule

Chaque été, Lyon Parc Auto (LPA) procède à la rénovation d'un ou plusieurs parkings à Lyon. Cette année, c'est à celui de Saint-Georges, place Benoit-Crépu (5^e) – 702 places de stationnement dont 10 PMR, 73 places vélos, 65 motos, une station Citiz et des bornes de recharges électriques – de subir des travaux.

Afin de permettre la rénovation des rampes et hélices d'entrée et de sortie et des espaces piétons, le parking sera fermé du 8 juillet au 1^{er} septembre. Puis du 1^{er} septembre au 7 octobre, la fermeture sera partielle au niveau -1 et -2, privant d'accessibilité les vélos, motos, PMR et la station Citiz.

Les solutions de replis se situent aux Célestins (2^e), Saint-Antoine (2^e), Antonin-Poncet (2^e), Saint-Jean (5^e), Terreaux (1^{er}) ou à la Cité Internationale PO, quai Charles de Gaulle (Lyon 6^e) avec la possibilité de bénéficier d'un tarif préférentiel. Pour les abonnés motos, ce sera les parkings LPA Saint-Jean (5^e) ou Terreaux (1^{er}) et les vélos, Saint-Antoine (2^e), Célestins (2^e), République (2^e) ou Poncet (2^e).

En ville, les arbres comme bouclier contre la chaleur

Alors que les îlots de chaleurs urbains peuvent faire monter la température jusqu'à 5 °C de plus dans le centre des grandes villes de France, ces dernières se végétalisent massivement pour retrouver de la fraîcheur. Même si beaucoup reste encore à faire, la dynamique s'avère encourageante.

Dans le centre-ville de Lyon, la rue Garibaldi illustre parfaitement la végétalisation qui gagne toutes les villes de France. Sur la moitié de cette grande artère conçue dans les années 1960, quelques platanes plantés tous les 14 mètres n'offrent qu'une maigre protection contre la chaleur. Mais sur l'autre moitié, plusieurs étages d'arbres et d'arbustes denses ont été rajoutés et le sol bitumé a été remplacé en partie par de la terre, créant une bulle de fraîcheur. « Sur la période estivale, nous enregistrons en moyenne 4,2 degrés en moins comparé à l'autre moitié de la rue Garibaldi. En période de pic de canicule, c'est même 7,4 degrés de différence », se félicite Pierre Athanaze, vice-président de la métropole de Lyon.

Bonne nouvelle, de tels projets se multiplient dans toutes les métropoles de France, pour casser les îlots de chaleur qui étouffent les habitants. La végétalisation de nos villes avait démarré timidement il y a une quinzaine d'années avant de connaître une nette accélération depuis cinq ans. En témoignent les programmes de renaturation massifs chiffrés jusqu'à plusieurs dizaines de millions d'euros : plan 100.000 arbres à Toulouse (2019), plan Canopée de Strasbourg (2020), plan Nature de Lyon (2021), plan Arbre à Marseille (2022) ... A l'image de la rue Garibaldi à Lyon, les villes de France sont bien en train de se végétaliser, mais le travail est encore loin d'être fini...

Comment s'y prennent les villes pour se végétaliser ?

Pour réussir la végétalisation d'une ville et créer réellement de la fraîcheur, la première étape clé consiste à « déminéraliser ». Dans le jargon des urbanistes, cela signifie retirer le plus possible les revêtements imperméables du sol en béton, en pierre ou en goudron pour laisser l'eau s'infiltrer. Celle-ci est captée par les arbres et restituée grâce à l'évapotranspiration, ce phénomène miracle qui agit comme un vaporisateur naturel et apporte la fraîcheur. Inversement, un sol complètement goudronné empêche jusqu'à 80 % du développement de la masse foliaire d'un arbre (sa quantité de feuilles). Fait encourageant, la majorité des villes ont déjà pris conscience de cette nécessité d'ouvrir les sols, comme Nantes qui a mis en place le « Plan pleine terre ».

La ville de Strasbourg a déjà déminéralisé 10 hectares sur ses cimetières et vise également les terrains de sport. Exit les cours d'écoles goudronnées, la ville de Nantes prévoit par exemple de végétaliser l'intégralité de ses 72 écoles. Pour les centres-villes, trop étriqués pour accueillir des arbres dont les racines empiéteraient avec les réseaux souterrains, les municipalités ont trouvé une solution avec les plantes grimpantes, aux racines moins envahissantes. Des villes comme Strasbourg, Montpellier ou Angers voient leurs façades de bâtiments - y compris anciens - de plus en plus recouverts de végétation depuis qu'elles autorisent leurs habitants à percer un trou dans le trottoir pour installer une plante grimpante.

Enfin, les métropoles poussent de plus en plus pour préserver l'existant, les arbres plus vieux étant largement plus efficaces pour générer un phénomène d'évapotranspiration. L'enjeu est de gagner du temps car les arbres les plus efficaces - comme les chênes par exemple - ont des croissances longues. La ville de Nantes planifie en premier la plantation des arbres sur les chantiers urbains pour que leur pousse démarre le plus tôt possible. « Cela permet de gagner deux ou trois années de croissance pour un arbre, il y a donc un enjeu à intervenir vite ! » explique Jérôme Baratier, chargé de l'aménagement des espaces verts à la mairie de Nantes.

Une ville végétalisée, est-ce plus cher ?

En termes de coûts, un projet d'aménagement végétalisé revient généralement moins cher que son équivalent classique minéral. En effet, aménager de la terre est moins onéreux que d'installer d'autres matériaux travaillés comme la pierre ou le béton. « Nous avons changé les plans d'un projet de parking en végétalisant un hectare de plus : cela nous a fait économiser entre 5 et 10 millions d'euros pour un coût total de 90 millions », chiffre Jérôme Baratier (Nantes). Cependant, les travaux qui tentent de préserver les arbres existants - essentiels on l'a vu pour gagner en efficacité - font rapidement grimper la facture. « Pour aménager une ligne de tram sans endommager le système racinaire des arbres, nous avons dû surélever les voies, et cela ajoute des centaines de milliers d'euros aux coûts des travaux », décrit Suzanne Brolly, adjointe à la mairie de Strasbourg.

S'ils sont plus chers à entretenir, les espaces végétalisés rendent un service en retour : les arbres captent les eaux de pluie et font ainsi office de véritables systèmes de gestion des eaux souterraines. Un avantage loin d'être négligeable au regard des épisodes déluges de plus en plus fréquents.

Roman Epitropakis

16 **Ça bouge** AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT



© VÉRONIQUE LOPES

Saône. Date, trajet, fréquence: les navettes fluviales Navigone se dévoilent

Un Vaporetto de la société Les Yachts de Lyon sera utilisé par RATP Dev dans les premiers mois du nouveau service de transport en commun, Navigone.

Après un siècle d'interruption (c'est en 1913 que le dernier bateau-mouche a transporté des passagers sur la Saône), Sytral Mobilités vient d'en dévoiler un peu plus sur les navettes fluviales Navigone qui relieront le quartier de l'Industrie (Vaise) à la Confluence à partir de juin 2025. Les premiers voyageurs pourront naviguer d'abord entre Vaise et le quai Saint-Antoine, en semaine de 7h à 21h, ainsi que le week-end et pendant les vacances scolaires

jusqu'à la Confluence entre 9h et 21h. Même à pleine charge du service, en avril 2026, la Confluence ne sera pas desservie tous les jours, mais toutes les 30 minutes le mercredi, les week-ends, pendant les vacances scolaires et les jours fériés, la pointe sud étant déjà bien pourvue en transports en commun, estime le Sytral.

15 capitaines et 15 matelots. En avril 2026, le service sera assuré toutes les 15 minutes, une fois que les quatre catamarans d'une capacité de 70 personnes – dont 50 assises – seront à flot. Un trajet entre Vaise et les Terrasses-Presqu'île (quai Saint-Antoine) est évalué à une quinzaine de minutes et il faudra jusqu'à 35 minutes pour rejoindre Confluence à bord de ces bateaux dont la vitesse oscillera entre 12 et 15 km/h. Pour monter à bord, il suffira de valider son abonnement TCL. Pour les usagers qui utilisent des tickets, une

tarification spéciale, dont le montant n'est pas encore défini, sera pratiquée. La commande de quatre navettes fluviales électriques a été passée auprès d'une entreprise des Sables-d'Olonne, Océa, spécialiste de l'aluminium. Quant aux batteries, elles sont fabriquées par Eve System, à Taluyers (69), et la maintenance des engins sera assurée à Chassieu. Si l'achat des navettes est pris en charge par le nouvel exploitant, RATP Dev, pour un coût de 4,2 millions d'euros par bateau, le fonctionnement de ce nouveau service sera de 4,8 millions d'euros par an à la charge de Sytral Mobilités. Comme l'aménagement des haltes et quais qui s'élève à 5 millions d'euros. Et une trentaine d'embauches sont prévues. «15 capitaines et 15 matelots vont être recrutés début 2025 pour assurer ce service», précise Édouard du Boucheron, directeur général du projet chez RATP Dev. ■

VÉRONIQUE LOPES

Quatre haltes sont prévues, dont trois nécessiteront l'installation de pontons:

Quartier de l'Industrie à Vaise, rive droite de la Saône, face à la brasserie L'Ouest.
Quai Saint-Vincent, halte qui ne sera pas mise en service en juin 2025, mais qui sera déportée sur les bas-ports des Subsistances.
Terrasses-Presqu'île (quai Saint-Antoine), entre le pont Maréchal-Juin et la passerelle du Palais-de-Justice.
Confluence, côté centre commercial, vers le port Rambaud pour éviter d'avoir à rentrer dans la darse.

52 **L'Instant T** PATRIMOINE

Il était une fois...

Le palais de Bondy

Le bâtiment impressionnant des quais de Saône, qui accueillait des concerts, expositions de peinture et spectacles de marionnettes, a fermé en 2023 pour une remise aux normes de sécurité. Il devrait rouvrir à la rentrée 2024.

À la fin du XIX^e siècle, d'importants aménagements urbains sont entrepris à Saint-Paul. La construction de la gare engendre la démolition de nombreux immeubles anciens et une restructuration complète du quartier. Ainsi, en 1902, la Ville de Lyon confie à l'architecte Eugène Hugué la construction d'un immense édifice, sur les bords de Saône, ayant pour but principal d'accueillir le conservatoire de Lyon qui n'avait, à l'époque, aucun endroit dédié. La construction s'achève deux ans plus tard, en 1904. La façade principale, percée de cinq grandes vitres donnant sur le quai Bondy, comporte deux entrées avec un perron semi-circulaire qui donne accès à un vaste atrium et deux salles de concert. La première, baptisée salle Molière, doit son nom au fait que le célèbre dramaturge aurait joué sa première pièce *L'Étourdi* dans une salle de jeu de paume située à cet emplacement. Grâce à son excellente acoustique, elle reste encore aujourd'hui très appréciée par les

mélobanes et serait l'une des meilleures salles de concert de musique de chambre de Lyon. La deuxième, plus petite, est nommée salle Witkowski.

Une importante collection de marionnettes.

Au premier étage du palais de Bondy se trouvent deux salles d'exposition : le Grand salon et le salon à Rotondes. Celles-ci, couvertes de verrières rénovées en 2015, accueillent principalement des salons de peinture. Enfin, au sous-sol, le bâtiment abrite le seul théâtre municipal de Guignol de Lyon. C'est en 1966 que les héritiers de la troupe de marionnettistes du Lyonnais Laurent Mourguet déménagent du quai Saint-Antoine pour s'installer dans le Vieux-Lyon. Un important nombre de marionnettes, plus de 260, prennent désormais vie grâce à la Compagnie M.A. qui anime des spectacles depuis 2018. Actuellement, l'édifice labellisé Patrimoine du XX^e siècle est en travaux. La Ville de Lyon a ordonné la fermeture de l'intégralité du bâtiment afin d'y faire des travaux de mise aux normes. Cet arrêté municipal concerne également le théâtre de marionnettes qui se produit, en attendant, hors de ses murs à Brindas, Lyon, Décines-Charpieu et même à Paris. **EMMA RESSEGAIRE**

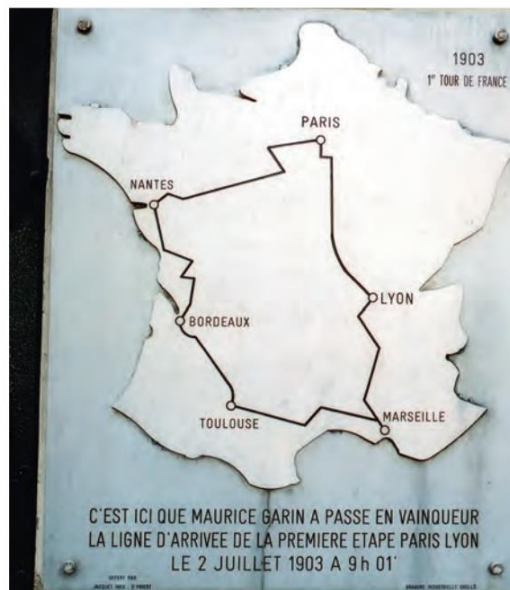
Le jour où...

Lyon a accueilli la première étape du Tour de France

Le Tour de France fait partie intégrante de l'histoire sportive de la capitale des Gaules. En effet, Lyon est la première ville à avoir accueilli la toute première étape de la Grande Boucle.

Cest en 1903 qu'Henri Desgrange, directeur du quotidien sportif *L'Auto*, crée l'une des courses cyclistes les plus populaires au monde : le Tour de France. Cette première édition, qui s'est déroulée du 1^{er} au 19 juillet 1903 sur un parcours de 2 428 kilomètres, est passée par six grandes villes françaises : Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes. Et c'est la capitale des Gaules qui va accueillir l'arrivée de la première étape. Le 1^{er} juillet, une soixantaine de coureurs prennent place sur la ligne de départ à Montgeron (Essonne). À 15 h 16 pile, un coup de revolver éclate, marquant le top départ de la course. Les cyclistes s'élancent avec leurs lourdes bicyclettes

qui n'ont ni freins ni vitesses, en pleine chaleur, en direction de Lyon pour une première étape de 467 kilomètres. Pour cette première course, les Français se pressent sur le bord des routes. Vers 5 h du matin, les hommes en tête du peloton arrivent à Roanne et franchissent la toute première ascension du tour : le col du Pin-Bouchain qui culmine à 759 mètres d'altitude. Puis, aux alentours de 9 h, les deux coureurs en tête, exténués et couverts de poussière, arrivent à Lyon. Le Lensois Maurice Garin remporte cette première étape en 17 heures 45 minutes et 13 secondes devant Émile Pagie qui chute à 200 mètres de la ligne d'arrivée et termine deuxième à 55 secondes du



© BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE DE LYON

vainqueur. Ce n'est que 72 heures plus tard, le 5 juillet, que la deuxième étape du Tour de France aura lieu. Le départ est donné du Café de la Paix, sur la place Bellecour. Direction Marseille pour les cyclistes.

EMMA RESSEGAIRE

Aujourd'hui, une plaque commémorative rappelle cette première arrivée de l'histoire du Tour de France, au 33 quai Arlong à Vaise.

Qui est-ce ?

Horace Cardon

Lyonnais d'adoption, Horace Cardon était l'un des plus importants imprimeurs de la ville. Fils d'une famille ducale espagnole né en 1565 ou 1566 à Lucques (Italie), il avait pour vrai nom Horace Folch Cardony. À ses six mois, sa famille déménage pour s'installer à Lyon. Il effectue son apprentissage chez Guillaume Rouillé, éditeur lyonnais, puis travaille chez Jean-Baptiste Buysson. C'est à leurs côtés qu'il apprend son métier d'imprimeur.

Il se lance alors dans le commerce de l'imprimerie avec son frère Jacques. Les deux hommes s'installent au 68 rue Mercière (dont ils rachètent le bâtiment à un autre libraire, Hugues de La Porte) et deviennent rapidement les plus importants libraires de la ville, notamment grâce à un très grand réseau commercial européen. Il faut dire que les deux hommes aimaient voyager en Espagne, en Italie ou encore au Royaume-Uni. Cette réussite était également liée aux relations qu'ils entretenaient avec les jésuites, devenant alors leurs éditeurs principaux. Parallèlement, en 1605, Horace Cardon est anobli par Henri IV à la suite de son dévouement pour son pays d'adoption. En effet, il a défendu la ville lyonnaise contre l'irruption, par la porte d'Ainay, d'un contingent armé de la Ligue catholique. Cinq ans plus tard, il est sacré échevin. Horace Cardon décède le 21 juin 1641 à 75 ans. Aujourd'hui, le 68 rue Mercière, avec ses galeries à l'italienne, porte toujours le nom de son propriétaire : hôtel Horace-Cardon. En 1977, il échappe de peu à la démolition, et est, depuis, inscrit aux Monuments historiques.

EMMA RESSEGAIRE

Parlons lyonnais. Ça a eu payé

PAR JEAN-BAPTISTE MARTIN

Dans le Lyonnais, comme dans le sud et l'est de la France, on peut entendre des phrases comme : « Ça a eu payé, mais ce n'est plus le cas. » Ce tour a été rendu célèbre par le sketch où l'humoriste Fernand Raynaud mettait en scène un paysan auvergnat qui déplorait que ses productions, qu'il décrivait les unes après les autres, n'étaient plus rentables, alors qu'autrefois elles l'étaient. Cette phrase comporte un passé surcomposé, car le participe passé du verbe est précédé de deux auxiliaires avoir. Or le titre officiel de ce sketch est *Ça eut payé*. Ce titre est surprenant, car le paysan de Fernand Reynaud emploie toujours le passé surcomposé « a eu payé ». Ce changement est sans doute dû au fait qu'à Paris le tour « Ça a eu payé » n'a pas été compris, ce qui prouve que le passé surcomposé garde bien une connotation régionale.

La traversée du centre de Paris bientôt interdite aux voitures

Angélique Négroni

Une ZTL, zone à trafic limité, pourrait voir le jour dès octobre. Une nouvelle galère pour les conducteurs.

La politique antivoiture se poursuit dans Paris. Après le bannissement de l'automobile des voies sur berge, la réduction drastique de leur espace de circulation ou encore la flambée du prix de stationnement, un double couperet va s'abattre sur les conducteurs juste après les JO. En même temps que le périphérique perdra une voie de circulation, le trafic de transit devrait tout simplement être interdit dans le centre de la capitale, autrement dit dans les quatre premiers arrondissements, situés rive droite de la Seine. Seuls les riverains et quelques autres catégories professionnelles (taxis, livreurs, artisans, etc.) seront autorisés à y circuler.

Un nouveau tour de vis qui, selon la volonté de la maire socialiste de Paris, Anne Hidalgo, entrerait en vigueur dès octobre prochain sur un périmètre de près de 5 km². Sur ce secteur, affublé d'un nouvel acronyme, ZTL (zone à trafic limité), toutes les rues seront concernées - à l'exception des quais hauts du fleuve -, des petites aux plus grandes, comme les axes dits «structurants». Ainsi le boulevard Sébastopol, où la circulation de transit est impor-

tante, lui sera interdite. Ce projet sera débattu en fin de semaine prochaine au Conseil de Paris et devrait être voté. Pourtant, les oppositions sont vives.

Pour le groupe d'opposition Changer Paris (Républicains, Centristes et indépendants), cette nouvelle chasse à la voiture est une véritable aberration. Selon lui, elle va provoquer une avalanche d'impacts négatifs, préjudiciables aux

« Cette mesure va entraîner une muraille de bouchons monstres autour de ce périmètre »

Aurélien Véron

Porte-parole de Changer Paris

automobilistes, aux Parisiens, mais aussi à la ville. « Cette mesure va entraîner une muraille de bouchons monstres autour de ce périmètre, qui, devenant inaccessible, va se vider de ses habitants. Ce cœur de Paris va devenir un véritable Disneyland, avec les migrants en plus. Car ces derniers, délogés pour les JO, notamment des quais de Seine, vont revenir », avertit son porte-parole, Aurélien Véron. Même sur le plan environne-

mental, il n'y a rien à attendre de positif, selon lui. « La pollution automobile va juste se déplacer, voire s'aggraver, avec des embouteillages plus importants ».

Parant au contraire ce projet de mille vertus, la ville qui veut le voir aboutir en a même accéléré le calendrier. Car la crainte des équipes de la maire socialiste est que la majorité sortante doive par la suite composer avec le RN et que des têtes, aux postes clés, et partie prenante des négociations, tombent, comme celle du préfet de Paris. Un scénario qui, s'il se réalisait, pourrait freiner cette politique antivoiture, que ne soutient pas le parti de Marine Le Pen.

Ardent défenseur de ce dispositif, l'adjoint écologiste en charge des transports, David Belliard, s'est félicité ce jeudi de voir Paris enfin se doter de sa première ZTL, traversée actuellement par 35 000 véhicules par jour. Pour les automobilistes non riverains, il leur faudra contourner la zone. Aurélien Véron pense que tous vont se précipiter sur le périphérique, déjà saturé. David Belliard parie, de son côté, sur l'abandon pur et simple de la voiture. « Cette ZTL va entraîner un assèchement du trafic. Les gens ont la fa-

culté de ne pas être bêtes et vont faire autrement », assure-t-il. Ils vont recourir, selon lui, aux transports collectifs, à la marche ou au vélo. Une réflexion « typique d'un microcosme parisien » qui « oublie la réalité », selon Pierre Chasseray, le délégué général de 40 millions d'automobilistes : « Celle des banlieusards qui viennent à Paris pour travailler. »

Comment se feront les contrôles ? Pour l'heure, rien n'est arrêté, assure l'adjoint en charge des transports. Il évoque la distribution de badges aux automobilistes autorisés avec des vérifications confiées à la police municipale. Un dispositif qui ne tiendra pas, assure Aurélien Véron en pointant une police municipale sous-dimensionnée. Aujourd'hui, dans ces quatre premiers arrondissements, « on ne compte que vingt agents par jour sur le terrain, sous-ligne-t-il. Si des Parisiens vivant dans le centre reçoivent des amis venant de banlieue, que se passera-t-il pour ces derniers ? ». David Belliard précise qu'une phase d'information de plusieurs mois précèdera celle de la verbalisation. Ensuite, tout contrevenant s'exposera à une amende de 135 euros. ■